

<https://helda.helsinki.fi>

Elämää pönttölaivoilla

Karjalainen, Mira

Suomen merimuseo

2008

Karjalainen , M 2008 , Elämää pönttölaivoilla . julkaisussa S Mäenpää , J Aartomaa & I Malinen (toim) , Täkillä, koneessa ja byssassa : merenkulkijan elämää ennen ja nyt . Nautica Fennica , Nro 2007-2008 , Suomen merimuseo , Kotka , Sivut 68-89 .

<http://hdl.handle.net/10138/267616>

unspecified

acceptedVersion

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.

This is an electronic reprint of the original article.

This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version.

(3). Mira Karjalainen (2008). Elämää pönttölaivoilla. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Nautica Fennica 2008. 68–89. (3)*

FT Mira Karjalainen

Elämää pönttölaivoilla

Suomalaisten säiliöalusten työolot ovat muuttuneet valtavasti viime vuosikymmenien aikana. Paljon vanhaa työkulttuuria on kuitenkin vielä jäljellä, sillä sekä virallinen että eletty organisaatio on muuttunut hitaasti, ja tämä näkyy tankkilaivojen työyhteisöissä. Artikkelissa tarkastellaan näitä tankkilaivamiehen työoloissa tapahtuneita muutoksia maailmankuvatutkimuksen, antropologian ja sosiologian näkökulmasta, sekä avataan keskustelua merimiestutkimuksen kolmannelle aallolle.

1. Merimies ja merimiestutkimus muutoksessa

Etnografinen merimieskirjallisuus ja -tutkimus on historiallisesti jaettavissa vaiheisiin tai aaltoihin sen suhteen miten merimiehiin ja heidän työoloihinsa on suhtauduttu. Ensimmäinen aalto kuvaa merimiehen romanttiseksi sankariksi, joka tuulta ja myrskyä uhmaten kiipeää mastoon ja kokee riipaisevia vapauden ja onnen tunteita seilatessaan maailman meriä välillä rommia Rion satamassa maistellen. Tähän aaltoon kuuluu 1800-luvun merikirjallisuus, joka lukeutuu myös matkakirjallisuuden ja seikkailuromantiikan lajityyppeihin.ⁱ Toisessa kirjallisuus- ja tutkimusaallossa kiistetään tällainen merielämän romantisoiminen väittämällä siinä näkyvän kirjoittajan ulkoapäin merielämään liittämät odotukset ja haaveet, joilla ei ole vastinetta todellisuudessa: todellinen merielämä on tylsää ja hankalaa, eikä siinä ole mitään romanttista tai ylevöittävää. Tähän tutkimustraditioon voi laskea kuuluvaksi suurimman osan viime vuosikymmeninä julkaistusta tutkimuksesta.ⁱⁱ Samoin osa merikirjallisuudesta, esimerkiksi Tuomo Pusan tuotanto liittyy tähän perinteeseen, jossa suurilta osin torjutaan merielämän hohdokkuuden mahdollisuus.

Tutkijaa usein varoitetaan romantisoimasta, barbarisoimasta tai muuten eksotisoimasta omaa tutkimuskohdetta tai tutkittavia. Tämä onkin varsin viisas ohje, mutta tutkija voi törmätä merimiestutkimuksessa siihen, että vaikka hän yrittää kynsin ja hampain välttää kaikenlaista romantisointia, tutkittavat itse romantisoivat elämäänsä usein täysin rinnoin. Merimiehet usein merkityksellistävät omaa elämäänsä ja uravalintaansa juuri näiden edellä mainittujen keinojen avulla. Tämä löytö herättääkin kysymään, miten nykyajan merimiehet kokevat elämänsä merellä, jonka työolot ovat muuttuneet huomattavasti viimeisten vuosikymmenien aikana. Tämä kirjoitus pyrkii

keskustelunavaukseen ja herättelemään merimiestutkimuksen kolmatta aaltoa. Tavoitteena on tarkastella sekä merimieselämän näkyviä muutoksia tankkilaivamerimiehen näkökulmasta, että miten tankkilaivalla työskentelevät nämä muutokset kokevat.

Kirjoitus käsittelee elämää nykyajan suomalaisilla öljytankkereilla. Merenkulun luonteesta johtuen (muun muassa vahvat perinteet, tarkat työaikalait ja kansainväliset markkinat) monet merityöhön liittyvät piirteet pätevät pitkälti kaikkiin aluksiin. Tällaisia ovat vahtivuorot, laivahierarkia, ja vapaa-aika, sekä huomiot ajasta ja tilasta, sillä nämä piirteet ovat tarkasti säädeltyjä tai muuten merenkulun realiteettien muokkaamia. Alukset ja niiden rutiinit eroavat kuitenkin hieman toisistaan alustyyppin, liikennöintialueen, varustamon ja henkilökunnan mukaan. Öljytankkereiden miehistö on yleensä suurempi kuin kuivarahtialuksilla, nykyisin noin viitisentoista työntekijää. Eräs keskeinen tekijä laivaelämässä on laivahenki, joka vaihtelee aluksesta toiseen ja samassakin laivassa, riippuen siitä keitä siellä kulloinkin työskentelee. Laivahenki on yleensä merimiehille tärkeää ja suurin osa pitääkin hyvää työporukkaa merkittävänä osana laivaelämän sujuvuutta. Yliperämies esimerkiksi toteaa, ”Porukkahan se laivan tekee, ei ne ulkoset olosuhteet. Et vaik meil oiskii täkki vähän ruosteessa, me voidaan aina maalata siihen valkosii neliöitä et älä astu tähän ettet tipu tankkiin, mut voidaan silti viihtyy. Porukka sen tekee eikä koneet.”ⁱⁱⁱ

Artikkeli perustuu tutkimukseen, jonka aineistona on liki sadan suomalaisessa öljyvarustamossa työskentelevän merimiehen kanssa vuosina 1996–2005 tehtyä haastattelua ja kenttätöyöaineisto meriltä vuosina 1996–2000, sekä merimiehenä että tutkijana.^{iv} Kirjoittaja on toiselta koulutukseltaan puolimatuusi ja työskennellyt merimiehenä, varustamon organisaatiossa ja merenkulkualan ammattiliitossa.

Miten määrittelemme tämän tutkimuskohteena olevan öljytankkerimerimiehen? Merimies määritellään suomen kielessä seuraavasti: ”aluksessa palveleva, laivatyötä tekevä, myös kone- tai laivapäällystään kuuluva henkilö: ahtaamassa merkityksessä vain (kansi)miehistöön kuuluva henkilö.”^v Merimies käsitteenä on vakiintunut tarkoittamaan laivaväkeen kuuluvaa henkilöä, käsittäen kansi-, kone- ja talouspuolen henkilökunnan, miehistön sekä päällystön eli niin sanotut perinteiset merimiesammatit. Joskus termiin sisällytetään myös muissa ammateissa toimivat laivalla työskentelevät henkilöt, kuten muusikot ja baarimikot. Tällä lisäyksellä ei tankkilaivamerimiesten kannalta ole muuten merkitystä, sillä tankkerit eivät toimi matkustaja-aluksina, mutta se vaikuttaa heidän identiteettinsä tarkentumiseen. Merenkulusta puhuttaessa onkin tärkeätä määritellä mistä laajan merenkulun kentän alahaarasta on kyse. Merenkulussa on selkeitä luokkia; on kalastusta, on rannikkoliikennettä ja kansainvälistä merenkulkua, on laivasto, rannikkovartiosto ja luotsit.^{vi} Nyt tutkimuskohteena ovat

nykypäivän kansainvälisessä liikenteessä olevien suomalaisten öljytankkerien miehistö ja heidän muodostamansa laivayhteisöt. Tässä artikkelissa tarkastellaan siis nykyajan laivamaailmaa öljytankkereilla merimiehen työn ja laivayhteisön näkökulmasta.^{vii}

Rahtilaivamerimiehet tekevät usein mielellään eron itsensä ja matkustaja-alusväen välille. Eritoten tarjoilijoita, myyjiä ja baarimikkoja ei haluta nähdä kuuluviksi samaan ryhmään, vaikka heidän työehdoistaan päätettäisiinkin samoissa neuvottelupöydissä. Tukholman ja Helsingin väliä liikennöivissä tai Tallinnaan suhaavissa aluksissa työskenteleviä merimiehiäkään ei aina nähdä samassa viiteryhmässä laajemmilla vesillä liikkuvien rahtialusten kanssa. Tästä näkökulmasta öljytankkereilla työskentelevä merenkulkija on merityöläisten aatelia. Toisaalta myös tankkialuksiin saatetaan suhtautua varauksella: ennen vitsailtiin säiliöaluksilla työskenteleviä merimiehiä vaivaavasta tankkilaivapöppöstä, epäiltiin näet että öljytankkereiden lastit vapauttivat aivoja tuhoavia höyryjä ja siksi siellä työskentelevät olivat hitusen päästään vialla. Nykyään näin ei uskota, mutta joskus tankkilaivapöppöllä viitataan valtionomistuksessa olevan varustamon työntekijöiden asennoitumiseen, joka yksityisillä työnantajilla työskennelleiden mielestä on usein vähintäänkin luutunutta. ”Mä vältin viimeseen asti tänne pönttölaivoille töihin menoa, jos ei oo pakko seilata hullujen kanssa ni en seilaa”, kertoo merimies, joka edellisen varustamon mentyä alta joutui töihin säiliöaluksille.^{viii}

Öljytankkeri eli säiliöalus eroaa työpaikkana jonkin verran muista rahtialuksista. Tankkialusten liikennealue on usein epäsäännöllinen, rahteja haetaan ja viedään markkinoiden mukaan eri satamiin maapuolen organisaation vastatessa suunnittelusta. Öljytankkereilla työskentelevän merimiehen näkökulmasta tämä tarkoittaa usein sitä, ettei työjakson eli törnin tarkkaa alkua eikä päättymispäivää tiedetä juurikaan etukäteen: alus ei ole linjaliikenteessä. Toisaalta muuttuva liikennealue tuo vaihtelevuutta työhön ja tarjoaa mahdollisuuden – joskin lyhykäisesti – tutustua uusiin satamiin ja maihin. Tämä näkyy sekä ajan että tilan rakentumisessa laivamaailmassa. Tankkilaivatyö tarjoaa vaihtelua liikennealueeseen ja siten satamiin, mutta merimiehelle ei useinkaan tarjoudu mahdollisuuksia käydä maissa sillä öljysatamat sijaitsevat yleensä kaukana kaupungeista.

Merimiehen elämä on muuttunut huimasti viime vuosikymmenien aikana. Kun maakrapujen mielikuvissa vielä elävät purjelaivat ja Rion de Janeiron rytmit, on laivojen todellisuus aivan toista. Kyse ei ole pelkästään työolojen muutoksesta, sillä rahtilaivamerimiehen arki ei ole koskaan vastannut sitä myyttistä kuvaa merimiehestä, jota merimiestarinat ja maissa elävä populaarikulttuuri ”merimieslauluineen” ovat pitäneet yllä. Silti myös merimiehet muistelevat mielellään vanhaa ja näkevät menneet vuodet merillä usein varsin nostalgisessa valossa. Liki neljäkymmentä vuotta seilannut merimies valittaa, ”Vanha aika ei koskaan enää palaa, kyl mää pokkaan kun nään vanhan

risupaatin.”^{ix} Suomen kauppalaivasto siirtyi 1900-luvun aikana paljon miestyövoimaa vaatineista ja enemmän luonnon armoilla liikkuneista purjelaivoista höyrylaivojen kautta moderniin koneellistettuun ja tehokkaaseen moottorialuskantaan. Samalla puitteet vanhan merenkulkuperinteen luomalle merimieselämälle hiipuivat. Maailmansotien välinen aika merkitsi nopeaa tonniston kasvua Suomessa. Samaan aikaan purjealuksista luovuttiin höyry- ja moottorilaivojen hyväksi. Uudet jäänmurtaajat pidensivät merenkulkukautta Suomessa. Samaan aikaan Suomi pysyi halpojen kustannusten maana esimerkiksi palkkakustannusten osalta, vetäen siten puoleensa ulkomaalaisia laivanvarustajia muun muassa Englannista ja Ruotsista. Maailmansotien välillä Suomessa oli arviolta 10 000 merimiestä, mutta vuonna 1945 merenkulkijoiden määrä saavutti pohjalukemat: merimiehiä oli enää 4 700.^x

Toisen maailmansodan jälkeen merenkulkuteollisuus on kokenut suuria muutoksia. Aluskoko on kasvanut, mutta miehistön määrä pienentynyt. Tämä kehitys on kulkenut käsi kädessä laivojen modernisoitumisen ja Suomen Merimies-Unionin voimistumisen kanssa. Suomen Merimies-Unioni onnistui parantamaan merimiesten työoloja huomattavasti etenkin 1950-luvulla; kun 1900-luvun alkuvuosikymmeninä muut maat liputtivat aluksiaan ulos halpojen kustannusten Suomeen, 1980-luvulta lähtien suomalaiset laivanvarustajat ovat liputtaneet laivojaan ulos nykyajan mukavuuslippumaihin kuten Panamaan ja Liberiaan.^{xi} Samoin liikennöintialueet ovat kaventuneet, sillä nykyisin vain harva suomalainen alus purjehtii eurooppalaisia satamia kauemmaksi. Öljytankkeritkin pitäytyvät yleensä Itä- ja Pohjanmerellä. Nämä merenkulun muutokset ovat vaikuttaneet merimiesten työhön ja elämään laivalla.

Moottorialukset veivät 1960-luvulle tultaessa työt lopullisesti höyrylaivoilta, mutta ne olivat ilmaantuneet Suomen laivastoon jo vuosisadan alussa. Vuonna 1961 aloitettiin myös miehistön koulutus, kun päällystö oli saanut muodollista koulutusta jo vuodesta 1813 lähtien. Myös merimiesten määrä oli kasvanut tasaisesti toisesta maailmansodasta lähtien ja saavutti huippulukemat vuonna 1980, jolloin merimiehiä oli jo 15 000.^{xii} Yhteiskunnan yleinen koulutustason nousu alkoi näkyä myös merenkulussa, kun miehistöpuolen merenkulkijatkin joutuivat kuluttamaan merikoulun penkkiä ennen laivalle pääsyään. Eräs moottorimies toteaaakin, ”Vanhanajan kipparit on, et herra on herra ja resuperse on resuperse. Toi kastijako mikä nyt murtuu koko ajan kun tulee nuorii kippareita ja nuorii johtajii, että nyt ollaan samaa kastii, et duunari ja lukenu on samalla viivalla.”^{xiii} Vielä 1980-luvulla saattoi pestautua laivalle töihin ilman muodollista koulutusta, mutta enää ei rahtialuksille ole asiaa ilman pätevyyskirjoja. Öljytankkereilla työskentely vaatii vielä lisäpätevyyskirjoja, jotka liittyvät esimerkiksi tiettyjen kemikaalien kuljettamiseen.

Suomalaisten alusten ja siten merenkulkijoiden lukumäärä vähentyi tuntuvasti 1980-luvulla kiristyneen kilpailutilanteen takia. Samaan aikaan alusten tekniikka kehittyi, koko kasvoi ja tarvittavien työntekijöiden määrä laski. Vuorotteluvapaat yleistyivät ja nykyään vuorotteluvapaat ovat käytössä käytännöllisesti katsoen kaikilla varustamoilla. Satamassaoloaikojen lyhetessä ja henkilökunnan lukumäärän vähetessä radikaalisti on työtahti kiristynyt. Siten merenkulkijalla on nykyään vähemmän vapaa-aikaa laivalla kuin ennen, ja hän on sidotumpi laivaan työjakson aikana. Tämä näkyy tankkerityössä vielä erityisen voimakkaasti, sillä öljysatamista ei ole yleensä helppoa lähteä maihin.

Tankkilaivamerimiehet vertaavat usein työtänsä ja työympäristöään tehtaaseen, huomauttaen ettei heidän työllään ole enää juurikaan yhtymäkohtia perinteiseen merimiestyöhön. Eräskin yliperämies kuvailee laivaansa, ”Tää on tämmönen merellä liikkuva teollisuuslaitos. En mä tätä silleen oikeen laivaksi miellä. Tää on enempi tämmönen installaatio, jota siirrellään paikasta toiseen.”^{xiv} Yliperämies käyttää ”teollisuuslaitoksen” metaforaa kuvaillessaan töitään ja työolosuhteitaan merillä. Metafora tarkoittaa kielikuvaa. Se valaisee tiettyjä ominaisuuksia jättäen toiset varjoon. Siinä termi korvataan toisella, joka sekä peittää, että paljastaa.^{xv} Siten yliperämies ei huomautuksellaan laivasta teollisuuslaitoksena väitä, että laiva ja teollisuuslaitos olisivat kirjaimellisesti samanlaisia. Kielikuva painottaa laivaelämän joitain piirteitä jättäen toiset vähemmälle, ja juuri siksi se on toimiva väline pyrittäessä ymmärtämään laivan todellisuutta. Näin pystytään keskittymään siihen, mitä pidetään tärkeänä. Merimiesten puhe onkin erityisen rikasta juuri laivatyön ja laivayhteisön metaforissa.

Nykyaikaisen rahtialuksen voikin nähdä merellä liikkuvana tehtaana, joka toimii kuudessa vahdissa 24 tuntia vuorokaudessa vuoden jokaisena päivänä. Merenkulkijan kannalta erona on se, että tehtaalta mennään yöksi kotiin, kun taas laivalla asutaan pitkiäkin aikoja. Normaaleissa oloissa voi työntekijä rentoutua muualla, ja näin käsitellä työssä koettuja turhaumia. Merimies viettää myös vapaa-aikansa työpaikalla, eikä siten paineiden purkaminen ole yhtä helppoa. Merimies asuu puolet vuodesta eristyksissä tehtaalla kaltaisessa suljetussa liikkuvassa tilassa, joten tämä vaikuttaa väistämättä myös suhtautumiseen omaan työhön.

2. Laivaelämästä

Perinteet elävät voimakkaasti laivakulttuurissa. Eräs tähän vaikuttava tekijä on merenkulkijoiden perinne lähteä nuorina merille, ja siten melko vähäinen kokemus muista työympäristöistä. Monien öljytankkereilla työskentelevien merimiesten mielestä laiva on omiaan säilömään menneisyyden. Parikymmentä vuotta seilannut laivahuoltaja pukee asian sanoiksi kuvatessaan laivayhteisöä, ”Nimenomaan ku päästäis noista vanhoista asenteista eroon, koko ajan mennään eteenpäin. Just

nimenomaan tää 50- ja 60-luku, ne on eletty jo.”^{xvi} Laivamaailmassa on kuitenkin tapahtunut muutoksia, joskin hitaasti. Käsittelen seuraavaksi eräitä laivaelämän ulottuvuuksia merimiesten näkökulmasta. Laivan aika-, tila- ja sukupuolirakenteet sekä laivaorganisaatio vaikuttavat laivayhteisöön merkittävästi.^{xvii}

Vuorottelujärjestelmän takia merimies tekee töitä noin puolet vuodesta, toisen puolen vuodesta hän on yleensä vapaalla. Säiliöaluksilla työjaksot jaksottuvat nykyisin yleensä kolmesta viikosta kuuteen viikkoon mittaisiksi rupeamiksi ja vapaajakso on työjakson pituinen. Työjakson eli törnin aikana asutaan laivalla lähes täysin suljetussa yhteisössä. Kokki kuvailee tuntojaan, ”Ajattele nyt tätä pitemmän päälle. Tää on niinku vapaaehtonen vankila. Pienet kopit tuolla, samat naamat tulee käytävillä vastaan ihan niinku linnas, ja sit tota, kuuden viikon törnit. Kuuden viikon tuomiot aina kerrallaan.”^{xviii} Kokki käyttää varsin voimakasta metaforaa kertoessaan laivayhteisöstään. Ajattelun voikin nähdä pohjimmiltaan metaforisena. Vertauskuvat toimivat arkikokemuksen jäsentäjinä ja välittäjinä, siis eräänlaisina tulkintaresursseina. Arkikokemus on siten metaforien läpäisemää.^{xix} Siksi ei ole suinkaan merkityksetöntä, millaisia kielikuvia ihmiset käyttävät arkikokemuksiaan jäsentämään. Metaforat ovat luonteeltaan käsitteellisiä. Ne ovat ymmärtämisen perusvälineitä.^{xx} Laivan vankilamaisuutta korostaa se, että laivoilla ei juuri käy ulkopuolisia, ja ne harvat jotka siellä vierailevat, liikkuvat jollain työasialla. Esimerkkejä ovat laiva-agentit, varustamon työntekijät ja sataman väki. Maihin voi merimies toki mennä, jos on vapaalla ja laiva on sopivan ajan satamassa. Näin ei kuitenkaan käy kovin usein. Laivaelämälle leimaa-antavaa on eläminen työpaikalla, ja sitä myötä ajan ja tilan muuntuminen totutusta.

Törnit vaihtelevat aluksen liikenteestä riippuen. Merenkulussa on merellä oma roolinsa törnien kestossa: myrsky tai huono keli saattaa hidastuttaa etenemistä useilla päivillä. Laiva ei pääse kulkemaan tai marssivauhti hidastuu, lisäksi kovan myrskyn jälkeen satamat ruuhkautuvat. Toinen syy törnien keston ennalta arvaamattomuuteen on se, että merimies on pieni pelinappula laivatoiminnoissa: jos odottamaton rahti tulee Puolaan, sinne lähdetään vaikka työntekijöiden olisi pitänyt päästä jo lomalle. Vapaajaksolle he pääsevät sitten kun varustamolle sopii. Varustamo ei voi toki pitää työntekijöitään laivalla kuukausikaupalla vastoin heidän tahtoaan, mutta muutaman viikon myöhästymisiä tapahtuu. Samoin työjakson tarkka alkamispäivämäärä on harvoin tiedossa. Kuten työstä poispääsy, myös sinne meno voi heilahdella viikoilla. Voi olla hankalaa varata lomamatka tai ilmoittautua harrastuskurssille, jos ei tiedä milloin pääsee vapaalle. Työjaksojen keston epävarmuus johtaa vapaajakson suunnittelun vaikeutumiseen.

Säiliöalus liikennöi vuorokauden ympäri. Satamaan tullaan tai sieltä lähdetään ja lasti puretaan tai lastataan mihin vuorokauden aikaan tahansa. Siksi osa miehistöstä on töissä jokaisena vuorokauden tuntina. Koska miehistöä on vähennetty tuntuvasti, ei vapaa-aikaa lepäämisen ja syömisen jälkeen jää paljoakaan jäljelle. Lisäksi laivatoimintojen kannalta ei tiistai-aamupäivä eroa sunnuntai-aamuyöstä tai joulupäivästä. Laiva ei nuku eikä vapaapäiviä ole. Törnin aikana työskennellään päivittäin täysi työpäivä. Jokainen päivä on tässä mielessä samanlainen. Vuorokausi ei laivalla ole samalla tavalla merkittävä ajan mittari kuin maissa. Vahtimies on töissä joka päivä esimerkiksi aamuneljästä aamukahdeksaan ja taas iltapäivällä neljästä kahdeksaan. Aika silpoutuu 12 tunnin jaksoihin ja aina kun viisari näyttää neljää mennään töihin, oli sitten aamuyö tai ei. Oltiin satamassa tai ei, myrskysi tai ei. Oli joulu tai ei.

Ajan mittari on siten jaksottunut normaalista poikkeavasti. Yksilön kokemuksiin nojaavan ajankulun lisäksi on erotettavissa yhteisön kollektiivinen ajan rakenne, joka vaihtelee kulttuurista toiseen.^{xxi} Merenkulun käytäntöjen laivoille luomassa kulttuurissa voi nähdä tällaisen erillisen ajan konstruktion. Päivä ei vahtimiehellä eroa yöstä, aikaa eletään kahdentoista tunnin jaksoissa. Toisaalta pitemmän ajan mittari ei ole esimerkiksi viikko, kuukausi tai vuosi, vaan törnin pituus. Milloin pääsee vapaalle? Näin vanha konemestari kuvailee suhtautumistaan aikaan laivalla, ”Että ollaan se kuusi tai neljä viikkoa täällä ja ootetaan että pääsis pois... Ei, se on melkeen heti ku sä tuut tänne kassis kanssa ja kassin tyhjennät niin sä katot almanakasta, että tuolloin lähden pois.”^{xxii} Joillekin jakso on kuukausi, toisille jopa puoli vuotta.^{xxiii} Öljytankkereilla, jotka eivät aja säännöllisessä reittiliikenteessä, on yleistä, että vapaajaksolle pääsy lykkääntyy muutamia päiviä tai joskus jopa viikkoja. Siten tankkilaivatyössä on kenties astetta enemmän ennustamattomuutta muihin alustyyppeihin verrattuna.

Ajan tavoin myös tila hahmottuu toisin kuin maissa. Koska öljytankkerit eivät aja linjaliikennettä, alus saattaa yhden törnin aikana käydä varsin monessa maassa ja satamassa. Samaan aikaan merimiehen tila on rajattu yhteen laivaan, josta suurin osa on varattu lastille. Käytännössä ei oleskelutilaa ole kuin oma hytti, messi ja punttisali, sillä usein päivähuone on messin yhteydessä, eikä kirjasto ole komeroa suurempi. Laivalla saa kyllä liikkua vapaasti, mutta meluisa konehuone tai sotkuinen keulasoppi eivät ole laskettavissa virkistystiloihin. Merimiehen asema on siis paradoksaalinen: toisaalta hän liikkuu laivan mukana maapallolla laajalla alueella, mutta hänen oma liikkumatilansa on suppea. Maihin voi toki vieraassa satamassa mennä, mutta laivan ympärivuorokautisesta liikennöinnistä ja omista vahtivuoroista johtuen aikaa ei kovin usein liikene. Satama-ajat ovat lyhentyneet, eikä oma vahtivuoro osu aina yksiin satamassaoloajan kanssa. Lisäksi satamat sijaitsevat monasti kaukana asutuskeskuksista, tämä pitää erityisesti paikkansa öljysatamien kohdalla. Eritoten syksyn 2001 WTC-

tornit tuhonneiden iskujen jälkeinen turvallisuusvarotoimien kiristäminen näkyy merimiesten mahdollisuuksissa tutustua satamakaupunkeihin tai vastaanottaa vierailijoita laivalla.

Nykypäivän tankkilaivamiehen tila on siis rajattu pitkälti oman laivan sisälle, ja laivan yleisistä tiloista tärkein on messi, päivähuonekin on usein samassa tilassa. Messi on paikka, jossa miehistön jäsenet kohtaavat voileivänhakureissulla. Porukka on yleensä pieni, yhdestä neljään henkilöä, ja se vaihtui jatkuvasti pitkin iltaa. Jotkut eivät käy messissä lainkaan, toisten taas viettäessä siellä usein iltaa. Messissä viihtyvä matruusi kuvaa laivatovereitaan, jotka viettävät vapaan yksin hytissään, ”Joillain on vielä suu täynnä ruokaa ku ne paahtaa jo omaan hyttiinsä kattoo filmiä. Mut toisaalta ei telkkaria ja videoita väkisin oo kenenkään hyttiin viety, että ehkä se sit kuvastaa merimiehen luonnetta, että se on semmonen että haluaa olla yksin.”^{xxiv} Messissä televisio tai videot on päällä lähes tauotta, ja sitä katsotaan satunnaisesti. Tyypillistä on, että paikalle tullaan kesken ohjelman tai elokuvan, napataan jotain välipalaa ja istutaan alas muka katsomaan television antia. Siinä sitten jutustellaan niitä näitä paikallaolijain kanssa, television ollessa sivuosassa. Se on kuitenkin päällä, ja istuma-asennot ja katseet on suunnattu pääasiassa sen suuntaan. Messissä jutellaan jonkin päivän tapahtumista, televisio-ohjelmista, silloin tällöin kerrotaan vanhoja merimiesjuttuja, sekä haukutaan niitä jotka eivät ole paikalla. Televisio on siis tavallaan tekosyy istua alas ja jäädä rupattelemaan, vaikka se sitten jääkin taka-alalle. Seuraa selvästikin haetaan, sillä televisio on nykyään yleensä joka hytissä, mutta yhdessäolosta ei sovita etukäteen.

Jokaisella laivayhteisön jäsenellä on tarkoin määrätty työtehtävät, ja niistä ei juuri jousteta. Tämä heijastuu myös vapaa-ajankäyttöön laivoilla sekä laivayhteisön sosiaaliseen rakenteeseen: päällystöllä ja miehistöllä on edelleenkin usein erilliset messit. Yhteisö laatii kulttuurisesti määritetyt sääntönsä, jotka organisoivat tilaa esimerkiksi sosiaalisesti rajattuihin alueisiin.^{xxv} Tällaisia sosiaalisesti rajattuja alueita ovat erilliset messit; toisen ryhmän messiin ei juuri mennä. Parikymmentä vuotta seilannut laivahuoltaja kertoo omasta laivastaan, ”Täällähän on jyrkkä raja uffarit ja miehistö, se on todella niin jyrkkä raja etten mä oo missään laivassa niin jyrkkää rajaa nähny. Ei näit vois samaan messiin pistää, ovat niin kaavoihin kangistuneita.”^{xxvi} Perinteet laivalla näkyvätkin muun muassa siinä, että miehistön ja päällystön messien rajaa ei haluta ylittää. Useimmiten raja joustaa niin, että päällystön puolelta joku saattaa kahvia hakiessaan pysähtyä hetkeksi, istahtaa jopa muutamaksi minuutiksi alas, mutta miehistö ei päällystön messin puolelle ilman painavaa syytä mielellään mene. Tämä vaikuttaa laivayhteisön sosiaalisiin suhteisiin. Toisen ryhmän messiin pistäytyminen ei ole koskaan täysin varauksetonta. Päällikkö toteaaakin, ”Kyl mä siellä joskus voin käydä istumassa, mut mä tunnen sen et ne voi ajatella et paskaaks toi tänne tulee ...kyttäämään.”^{xxvii}

Valaiseva esimerkki tästä messien sosiaalisesta jaosta on tankkeri, jossa oli käytössä neljä eri messiä. Oli päällystön messi ja miehistön messi näiden ryhmien ruokailua ja oleskelua varten, sekä paskamessi, jossa työvuorossa olevat saattoivat käydä tupakalla tai kahvilla joutumatta ottamaan likaisia haalareitaan pois tauon ajaksi. Näiden messien lisäksi oli käytössä vielä byssan eli keittiöhenkilökunnan messi jäänteinä ajalta, jolloin kaikki ammattiryhmät söivät omiensa joukossa. Byssan messissä kävivät tupakalla sekä miehistön että päällystön jäsenet, ja joskus he osuivat paikalle samaan aikaan ja jäivät juttusille. Tila toimikin siten neutraalina tapaamispaikkana koko laivaväelle, sillä mikään muu messi ei sitä tarjonnut.

Laiva on usein nähty suljettuna yhteisönä niin merimies- kuin tutkimuskirjallisuudessakin, sekä merimiesten taholta. Merkillepantavaa laivaelämässä on, että koko työjakso vietetään samojen ihmisten kanssa, mitä tahansa laivalla sitten tehdäänkin. Tapaat työtoverisi työmaalla, jaat lounaan heidän kanssaan. Tähän se yleensä loppuu maapuolen töissä. Mutta merillä jaat myös aamiaisesi, päivällisesi ja välipalasi samojen ihmisten kanssa. Illalla menet katsomaan televisiota ja siellä he ovat, työtoverisi, kuten myös punttisalilla ja saunassa. Sinua lykää, vapaavahtisi osuu sopivasti satamaan tulon kanssa. Kenen kanssa lähdet vieraan maan outoon kaupunkiin? – Laivatoverisi. Merimies viettää puolet vuodesta eläen laivalla. Hän ei kuitenkaan valitse elinkumppaneitaan.

Elämän eri puolet alistuvat laivalla yhden auktoriteetin alle. Nyky-yhteiskunnassa on yksilön elämä yleensä järjestynyt siten, että yksilö nukkuu, huvittelee ja työskentelee eri paikoissa, eri osallistujien kanssa, eri auktoriteettien alaisena. Totaalisten laitosten keskeinen piirre on näitä kolmea elämänpiiriä erottavien esteiden sortuminen. Ensinnäkin elämän eri puolet tapahtuvat samassa paikassa ja yhden ainoan auktoriteetin alaisena. Tällaisten suljettujen laitosten eräs keskeinen piirre on yksityisyyden raja-aitojen sortuminen.^{xxviii} Parikymmentä vuotta seilanneen perämiehen mielestä ”Eihän tää oo mitään normaalia ku ihmiset laitetaan tänne pieneen yhteisöön, jossa ne on määrätyn ajan ja sitten on vapaa-aikana samat naamat ku työaikana. Siinähan väkisin tulee semmonen laitostuminen.”^{xxix} Tarkoin rajattu ihmismäärä pienessä tilassa toimii itsessään vartiointimekanismina, vaikkei sitä sellaiseksi olisi tarkoitettukaan. Koska liikkumatilaa on vähän ja aktiviteetteja rajoitetusti, tuntuu aina joku tietävän missä itse kukin on. Mennessään hakemaan iltapalaa merimies törmää laivatoveriinsa, menee saunaan ja siellä heitä on muutama. Koska mahdollisia oleskelupaikkoja on niin vähän, ja tilaa kaiken kaikkiaan niin rajoitetusti, näkee aina joku hänen liikkeensä. Muu laivaväki oppii pian itse kunkin rutiinit.

Laiva on miesten maailma. Merenkulun historiasta johtuen ei naisia perinteisesti ole laivoilla juuri työskennellyt.^{xxx} Jo nimikkeistö laivalla kielii tästä: on merimies ja miehistö, ja miehistössä kansimies,

moottorimies, sähkömies sekä konekorjausmies. On vahtimiehiä ja päivämiehiä, ja komentosillalla häärrää perämies. Sukupuolta ei titteleissä kysellä, vaan merimies on merimies, oli sitten vaikka nainen. Miehet ovat luoneet oman kulttuurinsa laivoille, ja naiset jotka laivoilla nykyisin työskentelevät, saavat pelata näillä säännöillä. Kuten alla olevasta konepäällikkö huomautuksesta ilmenee, hyväksytään nainen laivalle vain, jos hän käyttäytyy kuin mies.

Jaa että nainen konehuoneessa...sen täytyy pystyy tekemään kaikkii niitä töitä mitä siellä on, vaikka se ois KUINKA inhottavaa ja likaista...et permanentti menee ja kynnet katkee. Mut niin se vain on, et siinä pitäis olla semmonen miesmäinen tyyppi... suhtautuu asioihin sillai suoraviivasemmin, et ei niin emotionaalisesti.xxxi

Tämä oli koneosaston esimiehen vastaus kysymykseen, miksei konehuoneessa työskentele juuri lainkaan naisia. Kun miesten ja naisten erilaisina pidettyjä tunnereaktioita kohdellaan organisaatiossa sukupuoleen kiinnittyneinä ”vakioina”, voidaan toiselta sukupuolelta evätä pääsy tiettyihin töihin, kuten tämä esimerkki osaltaan esittää. xxxii Naisilta evätään konehuoneeseen töihin pääsy, sillä heidän epäillään näyttävän välillä tunteensa. Tosin tätäkin enemmän konepäällikkö tuntuu olevan huolissaan naisten kampauksista ja kynsistä. Kuten tästä esimerkistä huomataan, merkitystä on myös sillä, mitä työtä nainen laivalla tekee. Nainen hyväksytään paremmin byssaan kuin kannelle, koneeseen tai komentosillalle. Laiva työpaikkana toistaa yhteiskunnassa vallitsevaa jakoa, jossa enemmistö naisista palvelee, hoitaa ja kasvattaa ihmisiä, kun enemmistö miehistä valmistaa, käsittelee ja siirtää esineitä.xxxiii

Pärjätäkseen merillä on naisen siten omaksuttava miehisinä pidetyt toimintamallit ja tavallaan hylättävä omaan sukupuoleensa liitetyt ominaisuudet.^{xxxiv} Omaa selviytymisstrategiaansa merillä kuvailee jo yli kolme vuosikymmentä seilannut stuertti:

Mulle on silla lailla hämärtynyt, että mä oon ihan niinku sukupuoleton. Kyllä mä sitte oon ihan normaali nainen (naurua) ... tänä päivänä tässä on ihan kaks eri elämää, et tää merielämä ja sit maaelämä. Et kun mä saan kapsäkit kaijalle, mä muutun ihan eri ihmiseksi. Sit mä oon normaali nainen.^{xxxv}

Perinteisemmässä miesten ammatissa toimiva naisperämies on samoilla linjoilla, ”Mä oon omasta mielestäni onnistunu siinä että mä asennoidun niin, että kun mä astun laivaan mä oon semmonen sukupuoleton olento...siis jokainen saa suhtautua muhun miten haluaa. Mutta mä oon hyvin vähän edes työaikana käyttäny semmosta sanaa ku nainen.”xxxvi Tämä vapaaehtoinen ja itsestä lähtevä

”sukupuolettomuuteen” tai sukupuolineutraaliuteen pyrkiminen ei kuitenkaan riitä, sillä naisen työn laatua tarkkaillaan myös toisella tavalla kuin miesten, ja virheisiin puututaan helpommin. Perämies jatkaakin, ”Se on kyllä et sit ku mä oon tehny virheitä niin kyllä niistä jaksetaan jauhaa ja toittottaa ja mulle sanotaan paljon helpommin että ei tota noin tehdä, ku jollekin äijälle... Mutta se on vaan niin että äijillä on kynnys matalampi mennä sanomaan naiselle ku äijälle.”xxxvii Naiset ovatkin katseen ja arvostelun kohteena miehiä enemmän.

3. Laiva organisaationa

Valta ja päätöksenteko ovat keskittyneitä laivassa. Öljytankkerien suorittava porras korkeintaan päättää, missä järjestyksessä tarkoin määrätyt tehtävänsä tekee, eikä usein siihenkään ole mahdollisuutta. Organisaation kannalta on tärkeää, että laivassa jokaista laivaväestä tarvitaan, ja heihin on myös luotettava. Laivalla ollaan kirjaimellisesti ”samassa veneessä”. Jokaisen oletetaan hoitavan tehtävänsä jämttisti yhteisen edun ja turvallisuuden nimissä, eikä kukaan seiso selän takana valvomassa, että näin myös tapahtuu. Silti päätöksenteko ja valta ovat keskittyneet laivalla voimakkaasti. Tämä johtunee merenkulun perinteistä, sekä meren mukanaan tuomasta vaaran elementistä. Merenkulkijat näkevät hierarkian ehdottoman tarpeellisenä. Sen toteuttamista kritisoidaan, mutta sen olemassaoloa ei kyseenalaisteta.xxxviii

Laivayhteisöä leimaavat tarkat säännöt, sekä kirjoitetut että kirjoittamattomat, jotka juontuvat merilainsäädännöstä sekä vakiintuneista tavoista, joista monilla on juurensa jo purjelaiva-aikakaudella. Lisäksi laivayhteisö on varsin hierarkkinen, kapteenin valta on perinteisesti ollut ehdotonta.xxxix Samoin laivaorganisaatiossa on kokonaisuutena selkeä arvojärjestys: päällikön sana on tärkeämpi kuin perämiehen, perämiehen sana tärkeämpi kuin pursimiehen, pursimiehen tärkeämpi kuin matruusin. Siksi perämies kuvaileekin öljytankkeria työympäristönä, ”Et jos ruvetaan juttelemaan, että mimmonen työpaikka tää on, et onks tää demokratiaa, ni sen voi kyl unohtaa tääl kokonaan.”xl Laivalla ei yksilö voi valita ihmisiä ympärillensä. Ehkä juuri siksi siellä vallitsevat tiukat säännöt ja perinteet. Hierarkia sitoo kaikkea toimintaa, jotta henkilökemiat eivät pääsisi vaikuttamaan laivatoimintoihin. Henkilökemia vaikuttaa kuitenkin aina, mutta koska hierarkia ja perinteet ovat niin vahvoja, ei hankauksia voida ottaa puheeksi, käsitellä ja ratkaista. Ensisijalla on laivan liikkuminen ja merimies on vain osa suurta koneistoa.

Auktoriteetilla voi nähdä olevan kolme eri perustaa, jotka voivat esiintyä yksin tai yhdistelminä: perinteinen auktoriteetti (esimerkiksi kuningas tai paavi), karismaattinen auktoriteetti (henkilö, joka saa omalla persoonallisuudellaan joukon seuraamaan itseään) sekä järki- ja sääntöperäinen auktoriteetti

(valta perustuu sääntöjen järkipäraseen toteuttamiseen). Jälkimmäisimmässä muodossa valta ei ole yksilöllä, vaan sääntöjen ja normien systeemillä, jonka asiantuntemus ja järki ovat synnyttäneet.xli Kapteenilla on paljon perinteistä auktoriteettia, joka juontaa merenkulun historiasta. Tämän lisäksi auktoriteetti laivalla nojaa järki- ja sääntöperäisyyteen. Säännöt ovatkin laivalla tärkeitä. Kansainvälinen merenkulku sopimuksineen, Exxon Valdez'ineenxlii ja reagointeineen syyskuun 11. päivän iskuhin on taannut sen, että säännöt ovat entisestään kiristyneet. Tämä ei istu merimiesten vapauskäsityksiin, etenkin alkoholin käytön osalta, jota Exxon Valdez'in humalaisen perämiehen toikkarointi kiristi. Varustamon tiukoista alkoholinkäyttösäännöistä napistaankin usein.

Laivalla on kuitenkin tehtävä toimitettavana - tavaran perille saanti - ja siten säännötkin ovat yleensä melko järkeviä ja niistä joustetaan tarpeen vaatiessa. On kuitenkin muistettava, että ala on tarkasti säännelty. Merenkulku syntyi yksityisillä markkinoilla, ja on vasta myöhemmin kansainvälisten sopimusten ja vahvistuneen ay-liikkeen myötä ajautunut tiukempaan kontrolliin. Vaikka laivalla auktoriteetti onkin enemmän järki- ja sääntöperäistä, ei se estä turhauttavien valta-asetelmien syntyä. Sähkömies kuvailee tilannetta, ”Jos sää sanot jotain esimerkiksi jollekin perämiehelle, niin et sää millään voi olla oikeassa koska sä olet puolikas ja toinen on perämies.” xliii Yliperämies on samoilla linjoilla kommentoidessaan päällikön valta-asemaa, ”Se on kippari kun määrää kummiski, se on vaan ikävää sit, et jos se on mulku kun määrää miten asiat laivalla on.”xliv Tiukasta hierarkiasta kärsii sekä miehistö että päällystö.

”Kylhän se tähän perushierarkiaan kuuluu, et helpompi mun on vähätellä sun sanomisia kun sun mun sanomisia,” toteaa öljytankkerin päällikkö puolimatruusille.xlv Laivaväen kommunikaatio on sidoksissa hierarkiaan ja sitä myötä merenkulun perinteisiin. Puheen merkityksen voi jakaa kahtia: sisältöön ja pragmaattiseen merkitykseen, joista jälkimmäinen viittaa puhetilanteeseen ja siihen sisältyviin rooleihin.xlvi Roolit ovat laivalla sidoksissa hierarkiaan, ja siten ne vaikuttavat puheen painoarvoon. Viestintä on lähinnä hierarkiassa ylhäältä alas tapahtuvaa: päällystö käskyy miehistöä. Laivahierarkiassa hölmöiltäkään tuntuja käskyjä ei kritisoida ylemmille, vaan jupistaan niistä sitten itseksien tai omien työtovereiden kanssa. Usein huonona pidettyäkin käskyä totellaan mieluummin, kuin ehdotettaisiin sen uudelleen käsittelyä. Tämän taustalla lienee päätöksenteon ja vallan keskittyminen laivaorganisaatiossa; miehistö mieltää tilanteen helposti sellaiseksi, että on turha nostaa ääntään, kun ei kuitenkaan pääse mukaan päätöksentekoon. Kun miehistön ei anneta osallistua päätöksentekoon, jää heille vaikutusmahdollisuudeksi passiivisuus. Siten vaikenemisen voi nähdä myös eräänlaisena vallankäyttönä, kuten perämies toteaa puhuessaan alaisistaan, ”Se on melkeen tammönen merimiehen perusluonne, et vaikka hyvin tiedetään että homma menee päin helvettiä niin se tehdään, et voidaan näyttää sitte et *'siinä näit vaikka oletkin pomo'*.” xlvii Valta ei ole siten koskaan

vain yhden ryhmän omaisuutta – ihmiset samanaikaisesti sekä käyttävät valtaa, että ovat vallankäytön kohteena.xlviii

Laivalla tarvitaan kuitenkin kaikkien työpanosta, yksilön turvallisuus on muiden käsissä. Jokaiseen on luotettava. On kuitenkin käytäntöjä, jotka asettavat jotkut valvonnan alle, toisten jäädessä valvomaan. Tällaisia ovat esimerkiksi kapteenin ja vahtipäällikön oikeus puhalluttaa työntekijä, jos he epäilevät tämän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena. Puhalluttamista monet pitävät yksityisyyttä rikkovana, kuten laivahuoltaja väittää, ”Me ollaan täys’ikäisiä ihmisiä, ei me tarvita holhoajia ympärillemme.”xlix Tämä luo jännitettä: toisaalta oma henki jätetään toisten käsiin ja heihin luotetaan ammatti-ihmisinä, toisaalta aikuisia ihmisiä on muutamalla hierarkiassa ylempänä olevalla oikeus puhalluttaa, eli testata heidän luotettavuuttansa. Tämä on osin perusteltavissa kansainvälisillä säädöksillä ja rahtaussopimuksilla, sekä yleisellä turvallisuudella. Mutta kuka puhalluttaisi kapteenin?

”Työ laivalla on kuin robotin hommaa, ja päivät on samanlaisia,”^l valittaa merellä pitkään työskennellyt laivahuoltaja. Hän selittää omaa työtään öljytankkerilla voimakkaalla kielikuvalla. Laivaa on usein kuvattukin juuri koneeksi, ja laivaorganisaatio on rakentunut koneen idean ympärille.^{li} Metafora on kuin kameran linssi: se tarkentaa jonkin osan kuvasta, mutta samalla sumentaa taustan. Niin myös metafora tuo jotkut metaforan kohteen piirteet selvästi esille, mutta jättää toiset varjoon. Ottakaamme esimerkiksi kielikuva ’merimies on moottori’. Näin eräs päällikkö kuvasi alaisiaan laivalla, kertoessaan laivalla aika ajoin järjestettävistä juhlista, ”Kuukauden päivät tehty töitä rankasti, täytyy moottori välillä öljytä.”^{lii} ’Moottori’ herättää meissä välittömiä mielikuvia tunteettomuudesta ja kylmyydestä. Kutsuessamme merimiestä tällaisella kielikuvalla riisumme häneltä inhimillisyyden. Siten moottori-metafora pakottaa merimiehen oman tahdon ja tunteet – hänet ihmisenä – taustalle. Metafora toimii ikään kuin filtterinä, joka päästää läpi siihen sopivat piirteet ja suodattaa muut pois. Siten merimiehen vertaaminen moottoriin niin sanotusti kaventaa tämän koneeksi. Jokainen tapa nähdä, on myös tapa olla näkemättä.^{liii} Jotain jää aina varjoon. Entä sitten? Mitä siitä, jos merimiesmoottorimme kutistetaan kylmäksi esineeksi? Voi kysyä, mitä merkitystä sillä on mitä nimiä ja metaforia kullekin asialle annamme. Metaforat eivät vain kuvaa vaan myös luovat todellisuutta. Kieli muokkaa maailmaa, eikä vain heijasta sitä. Kieli siis tuottaa todellisuuttamme. Jos joku kielikuva on erityisen hedelmällinen ja voimakas, voi siitä kehittyä juurimetafora eli keskeinen kielikuva, joka jäsentää todellisuutta ja synnyttää uusia samaan juureen liittyviä kielikuvia. Esimerkiksi ’vankila’ ja ’kone’ ovat tällaisia juurimetaforia. Kun suuren öljytankkerin juurimetaforaksi vakiintuu kielikuvana ’vankila’, tuottaa se osaltaan hyvin erilaista olemista ja todellisuuden ja sosiaalisten suhteiden jäsentämistä kuin vaikkapa sirkus-metafora. Sirkus korostaisi työn tai yhteisön metaforana yllätyksellisyyttä, hauskuutta, hetkellisyyttä, luovuutta ja epävarmuutta – tätä sirkus-kielikuvaa ei

merimiesten puheesta löytynyt. Sitä vastoin laivaa verrattiin usein vankilaan. Vankila-metafora taas tuo esiin rajoittuneisuuden, laitospaisuuden, apaattisuuden, pysyvyyden ja sulkeutuneisuuden. Nämä kaksi kielikuvaa tuovat siis esiin hyvin erilaisen työyhteisön.

Merimiesten itsestä ja omista työoloista käyttämät voimakkaat vertaukset herättävät pohtimaan, miten tällaisten metaforien vallitessa työyhteisössä otetaan huomioon esimerkiksi työntekijöiden luovuus ja omat ideat. Eletty organisaatio vaikuttaa sen jäsenten käsityksiin itsestä ja omista toimintamahdollisuuksista. Juuri tällainen merimiespuheessa keskeinen juurimetafora on kone. Laiva nähdään ”tehtaana”, työ ’robotin hommana’ ja itse ’koneen osana’. On kuitenkin hyvä muistaa laivayhteisöistä puhuttaessa, ettei niin vankilaa kuin mitään muutakaan merimiesten käyttämistä kielikuvista ole istutettu työyhteisöihin tarkoituksella – ne ovat syntyneet eletyn organisaation paineessa. ”Tää on semmonen paikka, tää on helvetin hyvä paikka, ei tartte ku puhelin soi niin se pää ylös missä on silmät ja menee sinne minne käsketään.”^{liv} Näin pumppumies kuvaa laivamaailmaa ja elämäänsä laivalla yli 30 vuoden kokemuksella.

Kone-metaforan näkökulmasta organisaatiossa painottuvat erikoistuminen, standardisointi, vaihdettavuus ja ennustettavuus.^{lv} Erikoistumisella tarkoitetaan, että koneen tai organisaation jokaisella osalla on oma erityinen toimintonsa. Matruusi huomauttaakin, ”Tää on kuin vaihetyötä tää meikäläisen homma. Tää on kuin vaihetyötä, et sä oot jossain teollisuuslaitoksessa hihnalla. Samat asiat toistuu eri järjestyksessä.”^{lvi} Konepäällikkö tekee siis vain konepäällikön töitä, kuten kokki toimii organisaation kannalta vain kokin roolissa, eikä esimerkiksi tiistaisin tai kylminä päivinä aluksen päällikkönä. Laiva on myös osa suurempaa organisaatiota. Se on osa varustamo ja sitä kautta kansainvälistä merenkulkua. Siten organisaatiossa on keskeistä standardisoida ”koneen” osat. Merenkulussa tämä tehdään kansainvälisten pätevyyskirjojen avulla.

Vaihdettavuuden periaate liittyy standardisointiin. Koneen jokainen osa on vaihdettavissa kaltaiseensa ilman, että koneen toiminta järkkyy. Merenkulussa tämä on osa perustoimintoja, koko lomajärjestelmä perustuu täydelliseen vaihdettavuuteen. Jokaista laivaa kohden on kaksinkertainen miehistö: kun toinen puoli on työjaksossa, lomailee toinen. Ajatuksena on, että laivatoimintoihin ei vaikuta mitenkään kumpi päällikkö tai kokki milloinkin laivalla työskentelee. Kuitenkin sanomattakin on selvää, että henkilövaihdokset vaikuttavat, etenkin jos kyseessä on laivayhteisön kannalta avainasemassa oleva ammatti.

Pätevyyskirjat ovat voimassa kansainvälisesti kaikilla kauppa-aluksilla. Merimies voi hakea mille tahansa varustamolle töihin, ja varustamo voi sijoittaa hänet mille tahansa laivalle. Vaihdettavuus on

saavuttanut siten globaalit mittasuhteet. Tämä kaikki johtaa ennustettavuuteen, kone on ennen kaikkea ennustettava. Se noudattaa tiettyjä periaatteita, tiettyjä lakeja, toiminnassaan. Kun organisaation näkee koneena, jää organisaation jäsenelle selkeä rooli: koneen osa. Tyypillinen vahtivuoro lastattaessa tai purettaessa öljylastia sujuu seuraavasti: Vahtimies seisoo kannella radiopuhelimen kanssa ja odottaa käskyjä lastivalvomosta, jossa vahtipäällikkö puuhailee. Sitten kuuluu käsky: ”Avaa venttiili numero 4”. Vahtimies vastaa: ”Avataan venttiili numero 4”, ja kävelee venttiili numero neljän luo, pyöräyttää sen muutamalla ranneliikkeellä auki ja sanoo radiopuhelimeen: ”Venttiili numero 4 avattu”.

Kone-metaforan kautta on myös helppo ymmärtää työntekijöiden kutsumanimiä laivalla. Koneen osien nimet ovat – mitäs muuta kuin – koneen osien nimiä. Varustamon laivoilla ei työntekijöitä yleensä kutsuttu heidän omilla nimillään. Siten öljytankkerilla työskentelee muun muassa tämän nimisiä ihmisiä: Sähkö (ammatiltaan sähkömies), Pumppu (pumppumies), Poosu (pursimies), Repari (konekorjausmies), Tuju (stuertti), Kokki (kokki), Kapteeni/Kippari (kapteeni), Försti (yliperämies), Kakkonen (toinen perämies), Kolmonen (kolmas perämies), Siiffi (konepäällikkö).lvii Nämä kaikki ovat virkanimikkeitä tai niiden väännöksiä. Laivan muutamaa naista saatetaan kutsua vaihtoehtoisesti myös omilla nimillä, ja harvakseltaan muitakin. Yleisin kutsumanimi oli kuitenkin aina oma virkanimike merimiesslangimuodossaan. On esitetty, että ihmisen tärkein omaisuus ei ehkä olekaan fyysistä, vaan oma nimi – sen menetys saattaa typistää minuutta.lviii Kun työntekijä lähtee vapaalle, hänen nimensä perii seuraava työntekijä.

Tarkastelen seuraavaksi eräiden merenkulun ammattiryhmien työn muutosta ja heidän suhtautumistaan siihen. Ennen modernin merenkulun mukanaan tuomaa murrosta kapteeni oli lähes jumala laivallansa, ja perämiehet olivat ”puolijumalia”. Miehistön rivijäsen ei kapteenia juuri tavannut, eikä päällystö osallistunut lainkaan ruumiillisen työn tekemiseen. Päällystö oli etäinen, ja tuo etäisyys kulminoitui kapteenissa. Miehistön ja ylemmän päällystön väliset kontaktit olivat harvinaisia ja muodollisia.lix Kapteenin sana oli laki. Kun tiedonvälitys laivan ja varustamon välillä oli hidasta ja hankalaa, oli kapteenilla enemmän valtaa kuin nykyisin. Ennen laivat saattoivat purjehtia kuukausia ilman että maapuolella tiedettiin mitä laivassa tapahtui. Eritoten päällikön aseman muutos on ollut monelle kipparille hankalaa hyväksyä. Vuosikymmeniä seilannut säiliöaluksen perämies toteaa lakonisesti: ”Sit on niitä kippareita ku muistaa ite nuoruudessaan että kippari oli ku jumala, nyt ne on ite kippareita eikä se oo enää yhtään samaa.”lx

Nykyisin monet tehtävät, kuten palkanmaksu ja laskutus ovat siirtyneet laivalta varustamolle, eikä säiliölaivoilla työskentele enää yhtään kipinää eli radiosähköttäjää, joita päälliköillä oli usein tapana pitää henkilökohtaisina sihteereinä. Tehtävien keskittyessä on laivan ja kapteenin autonomia

heikentynyt. Tietoliikenteen kehittymisen myötä varustamossa tiedetään nyt tarkalleen, missä laivat seilaavat ja onko kaikki kohdallaan. Laivoja valvotaan tarkemmin. Kapteenilla on edelleen laivasta viime kädessä vastuu ja siten myös valtaa, etenkin kriisitilanteissa. Hän ei kuitenkaan enää ole se yksinvalti, jona kapteenia on aikaisemmin laivoilla pidetty. Miehistön vaikutusvalta ja oikeusturva on kohonnut vahvan ay-liikkeen myötä. Siten laivan hierarkia on periaatteessa hieman tasoittunut, mutta muutos on pikemminkin olemattomasta vaikutusvallasta vähäpätöiseen vaikutusvaltaan. Aluksen päällikköön liitetään enemmän odotuksia kuin muihin laivan ammattiryhmiin. Jos ”porukka tekee laivan”, on päällikkö tässä porukassa tärkeimmässä roolissa laivahengen muodostumisessa. Hankala kippari voi pilata koko laivan ilmapiirin, sillä hänen työalueensa on koko laiva ja siten hänen valtansa ylettyy kaikkialle, kun taas hankala puolimatuusi saa yleensä aikaan huonoa ilmapiiriä vain kansimiehistön keskuudessa.

Päällikön asemassa ajan mittaan tapahtuneita liukumia on nähtävissä kolmella tasolla. Ensimmäinen taso on lainsäädäntö ja päällikön valta. Tässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia viime vuosikymmenien aikana. Toinen taso on päällikön työtehtävien muutos. Öljytankkerin kapteenilla on nykyään enemmän sihteerin töitä, koska radiosähköttäjät eli kipinät ovat miehistön vähentämisen myötä kadonneet laivoilta. Samalla varustamon maapuolen organisaatio eli konttori vaatii tarkempaa raportointia laivoilta, jonka monet päälliköt kokevat pompotuksena. Kolmas taso on sosiaalinen liukuma. Lainsäädännöllisten ja toimenkuvassa tapahtuneiden muutosten lisäksi on tapahtunut liukumaa siinä, miten muu miehistö näkee aluksen päällikön.

Merenkulun saattaminen laajojen ja yksityiskohtaisten, niin kansainvälisten kuin kansallistenkin lakien alle, sekä kilpailutilanteen kiristymisen ovat saaneet aikaan päätäntävällän valumisen pois laivoilta. On tosin muistettava, että työn profiileista johtuen on päällystöllä silti edelleen huomattavasti enemmän itsenäistä päätäntävaltaa siihen, miten ja milloin he työnsä tekevät. Ixi Siksi päällystö suhtautuu usein työhönsä ja laivaan miehistöä myönteisemmin. Varustamo he eivät silti katsele kovin suohein silmin, ”Samalla tasolla ollaan, laatikoita piirrellään ehkä enempi. Ei ne tiä vissiin ittekkään missä mennään. Laatikoita piirrellään vuodesta toiseen, ei ne tuota mitään ne laatikot.” Ixii Tässä päällikkö pohtii varustamotoiminnan muuttumista vuosien varrella. Hän tarkoittaa laatikoiden piirtelyllä jatkuvia varustamon maapuolen organisaation muutoksia, joita henkilökunnalle esiteltiin vaihtuvina kaaviokuvina. Tympääntynyt ylempi päällystö puhuukin joskus ironisesti varustamon ”kevät- ja syysorganisaatioista” samoin äänensävyin kuin vaatemaalistoista, jotka uudistetaan muutaman kuukauden välein. Päällikön asema laivalla on aina ollut ongelmallinen, sillä hän on samalla sekä laivan työntekijä, että varustamon edustaja laivalla. Siksi eritoten päällikön työtehtävien

muutokset ovat saaneet aikaan tyytymättömyyttä, joka heijastuu esimerkiksi niin, ettei päällikkö aina koe olevansa laivalla varustamon edustajana.

Kansipäällystön ammattirakenteeseen on sisäänrakennettu oletus uralla etenemisestä. Monella vanhemmalla förstillä eli yliperämiehellä kihelmöikin päästä kippariksi. Iän karttuminen tuo kokemusta, mutta samalla voidaan jo olla huolissaan yläikäisyydestä, sillä yleensä aluksen päälliköiksi ei nosteta perämiehiä, joilla olisi enää joitakin vuosia aikaa toimia kapteeneina. Yläikäisyydestä huolestutaan eritoten silloin kun nähdään nuorempien perämiesten ”kiilaavan” ohi päälliköiksi. Tämä aiheuttaa myös katkeruutta ja johtaa siihen, että monella vanhemmalla förstillä, jotka epäilevät mahdollisuuksiensa menneen jo, on varsin passiivinen suhde työhönsä ja varustamoonsa. Näyttääkin siltä, että juuri försteillä on eniten liikkumavaraa suhteessa varustamoon: päälliköiden ja konepäälliköiden on pakko olla jatkuvasti yhteydessä maapuolen organisaatioon, mutta försteistä jotkut eivät ole maapuolen kanssa juuri missään tekemisissä, toisten taas toimiessa aktiivisesti erilaisissa projekteissa joko kehittämässä ammattitaitoaan tai petaamassa itselleen päällikön pestiä.

Konepäällystön työnkuva on laajentunut alusten yleisen koneellistumisen myötä. Konepäälliköitä eli siiffejä vaivaa tympääntyminen omaan työhön usein huomattavasti enemmän kuin päälliköitä tai förstejä. Säiliöalusten konepäälliköiden työssä on tapahtunut paljon muutoksia viime vuosikymmenien aikana, ja jos muutoksissa ei ole pysynyt mukana, voi työ olla raskasta. Eritoten tietotekniikka- ja kielitaitovaatimukset ovat kasvaneet, eivätkä koulutuksensa vaikkapa 1970-luvulla saaneet siiffit ole pysyneet tai halunneet pysyä aina kehityksen matkassa. Konemestareiden työ on suurimmalta osin konkreettista, konepäälliköiden hoitaessa paperitöitä – konemestarin täytyy pestä kätensä huolella työpäivän jälkeen, mutta konepäällikön ei. Monet ykkösmestarit ovat työskennelleet aiemmin siiffeinä, mutta tekevät mieluummin käsillään töitä kuin stressaavat paperitöiden kanssa. Siten konehuoneessa ei olekaan niin suuria paineita uralla etenemisen suhteen kuin komentosillalla, jossa yliperämiehet odottavat vuoroaan päälliköksi.

Merenkulussa on tapahtunut muutoksia myös itse työpaikan suhteen. Nykyisin pönttölaivojen työsuhteet solmitaan varustamon, eikä yksittäisen laivan kanssa. Tämä tarkoittaa, että varustamalla tulisi olla mahdollisuus siirtää halutessaan työntekijä laivasta toiseen eli kierrättää työntekijöitään. Kierrätykseen suhtaudutaan kahdella tapaa: toiset pitävät sitä hyvänä tapana tuulettaa työyhteisöjä ja saada vaihtelua omaan työhön, monet taas eivät suostu mistään hinnasta vaihtamaan hyväksi havaittua laivaa ja laivayhteisöä toiseen. Eritoten konehuoneen väki ei ole ilahtunut laivaväen kierrätyshankkeista, sillä yhden aluksen pää- ja apukoneiden kommervenkkiä opettelemiseen voi

mennä vuosia: ”Ihminen tavallaan kotiutuu ja ettei aina tarte opetella kaikkee. Paljon mielekkäämpää tulla samaan laivaan ja on tuttu porukka ympärillä.”^{lxiii}

Myös säiliöalusten talousosastolla on vähennetty työntekijöitä vielä viimeisen vuosikymmenenkin aikana, joten talousosaston esimies on jo kauan joutunut sotkemaan kätensä ruoanlaittoon. Varsinaisia stuertteja eli stujuja ei laivoilla olekaan, vaan kyse on kokkistuerteista. Kun väkeä on vähennetty entisestään, on ruoanlaitto siirtynyt usein kokonaan kokkistuerteille sillä seurauksella, että laivakokeista on tullutkin siivoojia. Tämä ei tyydytä kaikkia laivakokkeja, sillä monet heistä tavoittelevat kokkistuertin töitä. Monet kokkistuertin koulutuksella messiä siivoavat naiset pitävät varustamon urakehityspolitiikkaa naisia syrjivinä: ”Se vaikuttaa, että olen nainen, stujun paikkaa ei tunnu löytyvän. Ne kattoo että naiset on helpompi laittaa siivoamaan, että ne tekee sen vielä, toisin kuin miehet.”^{lxiv}

Pursimiehet tai pumppumiehet, eli poosut ja pumpput, ovat myös kokeneet muutoksia työoloissaan ja työnkuvissaan. He kuuluivat ennen alipäällystöön, mutta se on virallisesti poistunut laivoilta, ja heidän ammattinimikkeekseen on muutettu matruusiksi. Silti heitä arvostetaan oman työnsä taitajina, vaikka heidän työnsä onkin muuttunut. Poosut ja pumpput pitävät itseään ammatilaisina, joiden aika tuhraantuu nykyään vahdinajoon eli ”tyhjätuijotteluun”, vaikka laivaakin olisi pidettävä kunnossa. Eräs matruusi vastasikin kysymykseen, kokiko hän oman työnsä tärkeäksi, seuraavasti, ”Jonkun ne on aina roskatkii vietävä maihin.”^{lxv} Hän oli työskennellyt samalla laivalla aiemmin pumppumiehenä, mutta miehistövähennysten takia hän joutui nyt ajamaan vahtia ja tekemään töitä, joita ei pitänyt mielekkäinä.

Kiristynyt kilpailutilanne merenkulussa etenkin 1990-luvulla laivojen ulosliputushuineen ja irtisanomisjuoruineen on saanut aikaan sen, että öljyvarustamoakaan ei enää pidetä ikuisena ja turvallisena työnantajana; varustamo ja laiva eivät olekaan aina samalla puolella. Mereltä tilanne näyttää monille siltä, että ennen vanhaan arvostetusta merimiehestä on tullut varustamolle rahareikä. Tämä aiheuttaa katkeruutta vanhemmissa merenkulkijoissa, joilla on kokemusta merenkulusta jo 1960-luvulta: ”Nyt merimies on varustamon mielestä kaikista pahin ja kallein haittatekijä mikä tääl on, tänä päivänä sinua ei arvosteta pätkääkään.”^{lxvi} Työelämässä tapahtunut jatkuva työn ja itsensä kehittämisen idea on saapunut myös merille. Pitkään esimiehenä toiminut päällikkö valittaa merimieselämässä tapahtuneesta muutoksesta:

”Mun käy ihan oikeesti sääliks niit nuorii kundeit, jotka nyt lähtee merille. Se on tosi tylsää ja se on tiukasti kontrolloitua hommaa. Me ollaan kuljetustyöläisiä nykyään, oltu viimeiset 15

vuotta. Ja tylsemmäks menee kokoajan. Nyt ne tunkee näitä kehityskeskusteluja tänne saatana. Nyt mä joudun pitämään semmosia tästä vuodesta alkaen. 'Mistä sä haluat kehittyä?'”^{lxvii}

Päällikön mielestä merityöstä on kadonnut sen hohdokkuus, kun merille on tuotu modernin työelämän kotkotukset.

4. Merellä

Merimieselämän on usein katsottu olevan jollain tapaa hohdokkaampaa ja romanttisempaa kuin maakrapujen arkisen elon. Tämä kuva merimiehestä kulkee käsi kädessä 'villi ja vapaa Kalle Aaltonen' stereotypian kanssa. Merimiesromantiikka merimiehineen, jotka vapaina ja juurettomina seilaavat maailmalla, elää edelleen suomalaisessa lauluperinteessä ja populaarikulttuurissa. Elämä öljytankkerilla on kuitenkin raakaa työntekoa, eivätkä olosuhteet ole useinkaan kovin mieluisat. Koska merimiesten elämän on usein katsottu olevan jollain tapaa hohdokkaampaa ja romanttisempaa kuin maakrapujen, on kiinnostavaa tietää mitä merimiehet elämästään ja työstään ajattelevat.

Merimiesmyytti mielessään laivalle tulevat saavat tuta laivan arjen ja kauhut, kuten konepäälikkö tässä toteaa:

Jos ei muuten niin ensimmäises myrskys tulee se, et ei tää ny nii kivaa oo. Et kyl se romantiikka on jääny niihin lauluihin. Onhan täällä joskus hyviiki hetkiä kun on tyyni keli ja lämmin ja kuu paistaa ja muuta. Kyllä se merimiehelleki kivaa on. Mutta ei kai siinä mitään romantiikkaa enää oo, siis sellaselle joka täällä on jo. Se on eri niillä ku tänne tulee, niinku ennen vanhaan sanottiin että Malmsten laulo merelle ku kaveri tuli ja lasketteli reippait merimieslauluja.^{lxviii}

Vaikka merimiestarinoiden myyttinen kuva merimiehestä ei ole koskaan vastannut laivatodellisuutta, monet merimiehet tunnustavat lähteneensä merille juuri seikkailun ja vapauden kaipuun siivittämistä.^{lxix} Kokki kertoo omista nuoruuden haaveistaan, ”Sitä lähti et pääsis seikkailemaan ja kiertämään maailmaa. Ekat vuodet vastaskin tavallaan sitä mitä meriltä haki.”^{lxx} Laiva on aina ollut vahvasti autoritäärinen työpaikka, eikä vapaille itsenäisille merimiehille ole riittänyt myötätuntoa. Maissa merimiesimagoa kuitenkin pidetään yllä, ”Se on vähän kaksjakoista et laivassa voi nipottaa pienestäkin mutta maissa taas ei. Ne on paljon suurpiirteisempiä taas maissa. Kai se on lähinnä et se kuuluu merimiehen imagoon et maissa ollessa se on vähän holjakkaampi. Ku se on merimies.”^{lxxi}

Monet ovat lähteneet merille päästäkseen irti maaelämän kahleista ja päästäkseen kokemaan uusia asioita. ”Sillon alussa tietysti ku oli nuori niin siinä kiehto se että pääsee kiertämään maapalloa ja pääsee seikkailemaan ja... Vähän semmonen ruusunen kuva oli tästä meritouhusta. Ja sillon kun mä ajattelin tätä merimiesuraa niin silloin touhu oli täysin erilaista.”^{lxxii} Näin kertoo parisenkymmentä vuotta seilannut perämies. Merimiesammatti oli ennen ainoita keinoja päästä ulkomaille. Ennen laivojen seistessä pitkiä aikoja vieraissa satamissa oli merimiehillä mahdollisuus tutustua muihin maihin. Nykyisin ovat satama-ajat lyhentyneet, ja toisaalta taas ulkomaille voi lähteä lomalle yhteiskuntaluokasta riippumatta. Siten merimiesammatti ei tarjoa enää mitään ainutlaatuista mahdollisuutta päästä ulkomaille. Merenkulkuun liittyvä matkustamisromantiikka on kääntynyt ikään kuin pääläelleen. Perämiehen mukaan ”Teollisuusprosessihan tää on.”^{lxxiii} Vuosikymmeniä seilannut päällikkö ei enää viitsi korjata maakrapujen harhakuvitelmia merenkulun arjesta, sillä hänen mielestään siitä ei ole hyötyä:

”En mä yritä selittää minkälaista laivalla on. Siin ei oo mitään kertomista. Eikä ne vuorenvarmasti ymmärtäis. Niillä on se ajatus miten se menee, eikä ne suostu sitä muuttamaan, kerron mä ihan mitä tahansa. Jos mä sanoisin et meil on ihan vallan talon puolesta laamoja mitä me saadaan vetää luukkuun, niin ne ois et, niin ne on ajatellukkin. Mut jos mä sanon, et me ei missään tapauksessa saada ottaa lasillistakaa kaljaa, niin sitä ne ei usko. Koska ne on päättäny, et me vedetään viinaa siellä kaksin käsin, ollaan lärvit. Se mitä me nyt ehitään niiden laamojen luukkuun vetämiseltä. Hups.”^{lxxiv}

Laivamaailma tarjoaa vapauden irrottautua, tai pakottaa irrottautumaan, maaelämän kahleista. ”Oon sellanen vapaa kulkija, levoton sielu”, kuvailee moottorimies itseään.^{lxxv} Laivaelämää pidetään matkana, joka erottaa merimiehen maaelämän sidonnaisuuksista ja lainalaisuuksista. Työstään innostunut perämies kehuu ammattiansa, ”Tää on yks maailman parhaita ammatteja. Sä tavallaan roikut yhteiskunnan reunalla, siis sillon kun sä pyörit täällä, niin sä pyörit yhteiskunnan ulkopuolisena yksikkönä. Se sopii mulle.”^{lxxvi} Toisaalta taas eräs työhönsä jo tympääntynyt keski-ikäinen yliperämies kertoo nuoruudestaan merillä:

Sillon kun oli nuori mies, niin sillon ajatteli näin, että mitä kauemmaksi pääsee sitä parempi. Tuolla maailman meriä mentiin ja oltiin tyytyväisiä eikä ollu huolta huomisesta ja oli oikein mukava seilata. Mitä enemmän on ikää tullu niin aina sitä tähä lähemmäks vaan niinku kaippaa. Nyt televisiota näkyy ja lehti tulee kaikki ja sitä rupee arvostamaan tämmösiä, tämmösiä asioita joista ei sillon niinku välittänyt tuon taivaallista.^{lxxvii}

Merimiehet kertovat usein elämänsä jakaantuvan kahteen osaan. Laivamaailma nähdään toisena, perin juurin erilaisena, 'toisena maailmana' tai 'eri elämänä'. Merimiehellä voi olla kaksi kokonaan toisistaan irrallaan olevaa elämää, jotka eivät kohtaa. Tämä tarjoaa mahdollisuuden irrottautua oman sosiaalisen roolin kahleista, sillä merillä voi viettää erilaista elämää eri ihmisten seurassa kuin vapaalla. Eräs perämies kuvaakin työ- ja vapaajaksojen eroa siten, että vapaalla eletään, mutta laivassa ei, ”Mutta sitten kun menee maihin tulee tarve elää, ku täällä on semmonen tunne jatkuvasti läsnä, että täällä menettää jotain. Tarve elää ja saada rimpsutella ja tehdä mitä ihmeellisimpiä juttuja.”^{lxxviii} Merimiehet puhuvat myös itsestään 'robotteina' tai 'koneen osina'. Eräs matruusi kuvaa, kuinka hän laivalle tullessaan laittaa aivot vesilasiin, kuten tekohampaat, ja jättää ne sinne siksi kolmeksi viikoksi mitkä hän laivalla viettää. Maihin lähtiessään hän nappaa aivonsa vesilasista taas käyttöön. Laivalla hän ei päästä mistään ja vapautuu siten aivojensa käytöstä.

Vastuu ja vastuuttomuus – laajasti ymmärrettynä – onkin eräs tankkerimerielämää jäsentävä teema. Merimiehet kuvaavat laivaa 'poikaleiriksi', jossa ei vanheta (aivan kuin Peter Panin Mikä Mikä -maa), tai 'lastentarhaksi'. Vastuuttomuus ja vallanpuute painottuvat. Samaan kategoriaan kuuluvat myös merimiesten lukuisat huomautukset laivamaailman vankilamaisuudesta. Sijoittamalla itsensä 'vankilaan' tai 'diktatuuriin' he asettavat itsensä vastuun ulkopuolelle mitä tulee esimerkiksi olosuhteiden parantamiseen laivalla. Konepäällikkö kuvailee kävelyretkiään satama-alueella, ”Tekee hyvää päästä kaheks kolmeks tunniks rautojen sisältä ulos.”^{lxxix} Laivaelämän näkemisenä vankilana on pitkät perinteet. Vankila-metaforalla onkin historialliset juuret myös Suomessa: jo 1900-luvun alkupuolella merimiehet kuvasivat kokemuksiaan laivalla ja vertasivat laivaelämää muun muassa vankilaan, ja puhuvan laivaolosuhteista ”vankilamaisina”.^{lxxx} Tämä vertaus esiintyy myös kotimaisessa merimieskirjallisuudessa. Timo Pusan teoksessa Tatuoitu sydän kirjailijan alter ego Tuomo Supa kertoo: ”...huomasin miettiväni että viikon päästä tulee Sedimentti Hesaan. Silloin on loma loppu, reissu taas edessä. Se tuntui paolta ja samalla vankilalta.”^{lxxxi} 'Vankilassa' merimiehen ei tarvitse päättää juuri mistään mitään, hän tekee kun käsketään. Vuosikymmeniä merellä työskennellyt perämies huomauttaa kuitenkin merille pakenemisen riskeistä:

Jos joku yleensä valitsee merimiesammattin niin se ikään kuin pakenisi jotain, vaikka maailmaa tai muuta, kun se menee tämmöseen ammattiin. Mutta toisaalta jos tänne yrittää paeta niin mitään ei pääse merillä pakoon, tää on kovaa ja vaativaa työtä. Et ketkä tänne jäävät niin se vaatii tavallista enemmän henkistä ja fyysistä kanttia. Kuka tänne yleensä pystyy jäämään.^{lxxxii}

Vastuu ja vastuuttomuus voi manifestoitua monella tapaa. Merimiehet ovat olleet kuuluja rehvakkaasta alkoholinkäytöstään, ja menneiden vuosikymmenien merimieskulttuuriin liittyi oleellisesti rankka viinanveto. Tämä käytäntö on muuttunut radikaalisti viimeisen vuosikymmenen tai kahden aikana. Eräs syy on tiukka alkoholi- ja huume politiikka, jonka monet varustamot ovat omaksuneet – jotkut omasta halusta, jotkut taas saadakseen rahteja. Alkoholin käyttäminen on joillain säiliöaluksilla kokonaan kielletty, toisilla taas ”saunakaljat” sallitaan. Yleinen käsitys tankkilaivamerimiesten parissa on, että alkoholin merkitys laivassa on vain haamu entisestään: ”Enää ei voi sanoa että kaikki merimiehet on juoppoja.”^{lxxxiii} Muutoksen merillä nähnyt yliperämies on samoilla linjoilla ”Juominen on kyllä vähentynyt huomattavasti, voi sanoa että on enää kymmenesosa entisestä.”^{lxxxiv} Alkoholin käytön rajoittaminen kaventaa monen mielestä heidän persoonallista vapauttaan, joka muutenkin supistuu laivalle tultaessa – laivalla on vähän päätäntävaltaa omista asioista. Siten alkoholin käytön suhteen otetaan omia vapauksia muun laivaväen hiljaisella hyväksynnällä, kuten stuertti kuvatessaan laivayhteisöään:

Meillä muilla on hyvä henki, tää on rentoo touhuu muihin laivoihin verrattuna. Ei kukaan sano jos sä vedät pään täyteen messissä, kaikki hoitaa hommansa. Höveli viinanveto parantaa ilmapiiriä, ettei tartte mennä yksin hyttiin vetämään viinaa. Kun konttori käskää niin puhalletaan, mut ei muuten. Tääl on alkometri vapaasti käytettävissä. Jos joku vetää pystyyn, niin sit joku tekee sen duunin ja sit se tekee sen takasin, ei siinä sen kummempaa.^{lxxxv}

Alkoholinkäytön näkeminen vapauden ja itsemääräämisen symbolina ei ole vain merimiesten yksinoikeus. On muun muassa tutkittu, että työmiesten juominen ilmentää vapauden ja yhteiskuntaelämän vaatimusten välistä jännitettä, koska se sekä symbolisesti että konkreettisesti merkitsee vapauden toteutumaa. Juominen on siten oivallinen tapa ilmaista tyytymättömyyttä liiallista sidonnaisuutta kohtaan. Juominen on liitetty itsemääräämisoikeuteen ja uhmaan auktoriteetteja kohtaan.^{lxxxvi} Kuten laivahuoltaja asian ilmaisee, ”Ok, mut me ollaan täysikäisiä ihmisiä ei me tarvita holhoojia ympärillemme, ja mitä enemmän holhotaan, sitä enemmän ne ottaa.”^{lxxxvii}

Merille lähtö tarjoaa irtioton maaelämän arjesta ja sovinnaisuuksista. Merimies on yhteiskunnan periferiassa, ja siten sidon yhteiskuntaan on löyhempi.^{lxxxviii} Laivaelämä mahdollistaa myös irrottautumisen, tai mahdollisuuden jakaa oma elämä kahtia. Samoin voi irtautua omasta tahdosta asettautumalla koneen osan rooliin. Koska laivalla ei voi päättää mitä ja milloin syö, missä nukkuu, eikä suurelta osin mitä ja milloin tekee, tarjoaa se myös mahdollisuuden vastuusta luopumiseen.

5. Vain kuolleet merimiehet kiinnostavat

Nykyajan merimiehiä ei ole juurikaan tutkittu. Usein vaikuttaakin siltä, että laivan tulee olla uponnut ja merimiesten maata haudassa ennen kuin yliopistollinen kiinnostus heitä kohtaan herää. Merimiestutkimus on huomattavasti vireämpää, kun kyseessä ovat vuosikymmenet ja vuosisadat ennen merenkulun modernisoitumista, niin Suomessa kuin muualla. Karkeasti voidaan sanoa, että purjealusten kulttuuri kiinnostaa, moottorialusten ei. Silloin harvoin kun nykyajan merimiehiä on tutkittu, on kyseessä olleet yleensä lääketieteelliset – esimerkiksi työturvallisuuteen tai liikuntaelinten sairauksiin liittyvät – intressit, tai vaihtoehtoisesti työmarkkinoita koskevat tutkimukset.^{lxxxix} Merimieskulttuuria tai merimiesten näkemyksiä ei ole juurikaan nähty tutkimisen arvoisina asioina – siis ainakaan niin kauan kun nämä ovat olleet elossa. Merenkulun kansainvälisen kehityksen myötä näyttää siltä, että yhdestä kansallisuudesta koostuvat miehistöt saattavat Suomessakin jäädä pian historiaan. Toivottavasti näin ei tarvitse käydä ennen kuin akateeminen kiinnostus suomalaisia nykymerimiehiä kohtaan herää. Tämä artikkeli on omalta osaltaan pyrkinyt tuomaan elävät merimiehet tutkimuksen keskiöön tarkastelemalla työolojen ja työn muuttumista laivalla, sekä merimiesten kokemuksia muuttuvassa laivamaailmassa.

ⁱ Uola 2004, 9-27. Esimerkkejä tämän aallon kirjallisuudesta ovat R.H. Dana ja Herman Melville.

ⁱⁱ Esimerkiksi Tony Lanen (1986), Heide Gerstenbergerin (1996; Ulrich Welken kanssa 2004), Ingrid Kaijserin (2005, 1997) ja Yrjö Kaukiaisen (1988, 1994, 1997 ja 1998) tutkimukset liittyvät pääosin tähän traditioon.

ⁱⁱⁱ Haastattelu HYUL1/18.

^{iv} Kenttätöystä merellä, katso Karjalainen 2002.

^v Nykysuomen sanakirja, 1978.

^{vi} Kirby ja Hinkkanen 2000, 188.

^{vii} Laivamaailma tarkoittaa merenkulkua ja merielämää sekä organisaatiotason eli laivayhteisön, että yksilötason eli merimiehen näkökulmasta.

^{viii} Haastattelu HYULp4.

^{ix} Haastattelu HYUL15/1. Risupaatti viittaa vanhaan jo yleensä käytöstä poistuneeseen rahtialustyyppiin, jossa rahdin lastaamiseen tarvittavat nosturit olivat laivan kannella.

^x Kaukiainen 1993, 138–150; Montin 1995, 29–30.

^{xi} Kaukiainen 1993, 164. Laivan ulosliputtaminen tarkoittaa sitä, että varustamo vaihtaa esimerkiksi aluksen Suomen lipun mukavuuslippuun.

^{xii} Montin 1995, 29–30; Heikkilä 2000, 21–38; Rossi 1994.

^{xiii} Haastattelu HYULm4.

^{xiv} Haastattelu HYULf2.

^{xv} Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 4.

^{xvi} Haastattelu HYUL18/3.

^{xvii} Yksityiskohtaisemmasta laivamaailman etnografiasta katso Karjalainen 2007.

^{xviii} Haastattelu HYUL5/5.

^{xix} Fiske 1992, 125-126.

^{xx} Lakoff & Johnson 1980, 159.

^{xxi} Kotilainen 1994, 5.

^{xxii} Haastattelu HYUL9/3.

- ^{xxiii} Kuuden kuukauden työjaksoja on nykyisin lähinnä vain mukavuuslippulaivoissa, joissa työskentelee myös suomalaisia merimiehiä. Suomen lipun alla seilaavissa aluksissa työjakso on lyhyempi.
- ^{xxiv} Haastattelu 21/8.
- ^{xxv} Kotilainen 1994, 3.
- ^{xxvi} Haastattelu HYUL18/7. Uffari tarkoittaa päällystön jäsentä.
- ^{xxvii} Haastattelu HYUL2/5.
- ^{xxviii} Totaalisista laitoksista katso Goffman 1961. Totaalisten laitosten kritiikistä merenkulkuun sovellettuna katso Gerstenberger 1996, 173–182 ja Karjalainen 2007, 61–81.
- ^{xxix} Haastattelu HYUL7/5.
- ^{xxx} Muutamia poikkeuksia toki on, katso esim. Mäenpää 1995, 4-33.
- ^{xxxi} Haastattelu HYUL3/4.
- ^{xxxii} Deetz 1992, 191.
- ^{xxxiii} Kinnunen ja Korvajärvi 1996, 11.
- ^{xxxiv} Myös ILO:n tutkimuksessa *Women seafarers: global employment policies and practices* (2003, 53-56) todetaan, että usein merillä työskentelevät naiset pyrkivät neutralisoimaan sukupuoltaan erilaisin keinoin.
- ^{xxxv} Haastattelu HYULs2.
- ^{xxxvi} Haastattelu HYUL7/4.
- ^{xxxvii} Haastattelu HYUL7/4.
- ^{xxxviii} Ramström (1992, 24) toteaa omassa tutkimuksessaan, että myös purjelaivakautena tiukkaa hierarkiaa pidettiin ehdottoman tärkeänä. Katso myös Rosenström 1996.
- ^{xxxix} Bergholm 1996, 4.
- ^{xl} Haastattelu HYUL1/15.
- ^{xli} Weber 1922.
- ^{xlii} Alaskassa vuonna 1989 tapahtunut öljytankkerionnettomuus, jonka syyksi todettiin humalainen perämies. Tämän jälkeen on Esso (Exxon) kiristänyt tavarantoimitusehtojaan niin, että varustamon on sitouduttava tiettyyn huume- ja alkoholikäytäntöön saadakseen Essolta rahteja.
- ^{xliii} Haastattelu HYUL4/9. Puolikas tarkoittaa puolimatrussia.
- ^{xliv} Haastattelu HYUL1/16.
- ^{xlvi} Haastattelu HYUL2/5.
- ^{xlvi} Spitzberg ja Cupach 1984, 61.
- ^{xlvi} Haastattelu HYUL21/6.
- ^{xlvi} Foucault 1980, 92–108.
- ^{xlix} Haastattelu HYUL18/2.
- ^l Haastattelu HYUL8/1.
- ^{li} Kone-metafora on organisaatioteoreettinen väline, jonka avulla organisaatioita, vaikkapa laivaa, voi analysoida makrotasolla. Tästä traditiosta kumpuaa monet klassiset organisaatioteoreetikot, kuten Max Weber (katso esim. 1922), Henri Fayol (katso Morgan 1997, 18-22) ja Frederick Taylor (1916). Vaikka he kaikki kirjoittivat organisaatioteorioitansa 1900-luvun alkupuolella, vaikuttavat heidän ideansa edelleen organisaatioissa. Monet nykyään toimivista organisaatioista on rakennettu klassisten organisaatioteoreetikkojen hengessä, ja eritoten merenkulku nojautessaan vahvasti perinteisiin ja hierarkiaan, edustaa tätä 1900-luvun alun ajattelua. Tämä näkökulma soveltuu hyvin rahtialukseen, sillä organisaatio on rakennettu toimimaan koneen kaltaisesti.
- ^{lii} Haastattelu HYULk1.
- ^{liii} Burke 1945, 91.
- ^{liv} Haastattelu HYULp7.
- ^{lv} Miller 1995, 22–23.
- ^{lvi} Haastattelu HYULp8.
- ^{lvii} Osa näistä ammattinimikkeistä on kadonnut virallisista organisaatiokaavioista, mutta usein esimerkiksi vuosikymmeniä merillä pumppuna työskennellyttä merimiestä kutsutaan edelleen Pumpuksi, vaikka hänen virallinen työnimikkeensä olisikin matruusi.
- ^{lviii} Goffman 1961, 17.
- ^{lix} Ramström 1992, 23.
- ^{lx} Haastattelu HYUL21/5.
- ^{lxi} Katso Laine, M., et al. 1992, 8-43.
- ^{lxii} Haastattelu HYUL11/2.
- ^{lxiii} Haastattelu 18/1.
- ^{lxiv} Haastattelu HYULs1.
- ^{lxv} Haastattelu HYULp10.
- ^{lxvi} Haastattelu HYUL21/1.
- ^{lxvii} Haastattelu HYUL05.
- ^{lxviii} Haastattelu HYUL3/9.
- ^{lxix} Sutinen-Väänänen 1995, 98.
- ^{lxx} Haastattelu HYULs6.

-
- lxxi Haastattelu HYUL3/5.
lxxii Haastattelu HYUL7/1.
lxxiii Haastattelu HYUL20/2.
lxxiv Haastattelu HYUL05.
lxxv Haastattelu HYULm4.
lxxvi Haastattelu HYULk3.
lxxvii Haastattelu HYULf5.
lxxviii Haastattelu 7/6.
lxxix Haastattelu HYUL17.
lxxx Ramström 1992, 20.
lxxxi Pusa 1988, 47.
lxxxii Haastattelu HYUL6/96.
lxxxiii Haastattelu HYUL7/5.
lxxxiv Haastattelu HYUL12/1.
lxxxv Haastattelu HYULs6.
lxxxvi Alasuutari 1986, 130–131; Kortteinen 1982, 186; Sulkunen, Alasuutari, Nätkin ja Kinnunen 1985, 35.
lxxxvii Haastattelu HYUL18/2.
lxxxviii Katso myös Ramberg 1997.
lxxxix Katso esim. Soukola 2007 ja 2003; Laine et al. 1999; Saarni et al. 1996.